

(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 437 266 A2**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 91100275.6

(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: **B60L 11/16**

(22) Anmeldetag: 10.01.91

(30) Priorität: 11.01.90 DE 4000678

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
17.07.91 Patentblatt 91/29

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH DE DK ES FR GB IT LI NL SE**

(71) Anmelder: **MAGNET-MOTOR GESELLSCHAFT  
FÜR MAGNETMOTORISCHE TECHNIK MBH**  
Petersbrunner Strasse 2  
W-8130 Starnberg(DE)

(72) Erfinder: Heidelberg, Götz, Dipl.-Phys.  
Am Hügel 16

**W-8136 Starnberg-Percha(DE)**

Erfinder: Gründl, Andreas, Dr.

**Haseneystasse 20**

**W-8000 München 70(DE)**

Erfinder: Ehrhart, Peter, Dr.

**Saalburgstrasse 24 a**

**W-8000 München 70(DE)**

Erfinder: Reiner, Gerhard, Dr.

**Am Weidach 3**

**W-8121 Pähl(DE)**

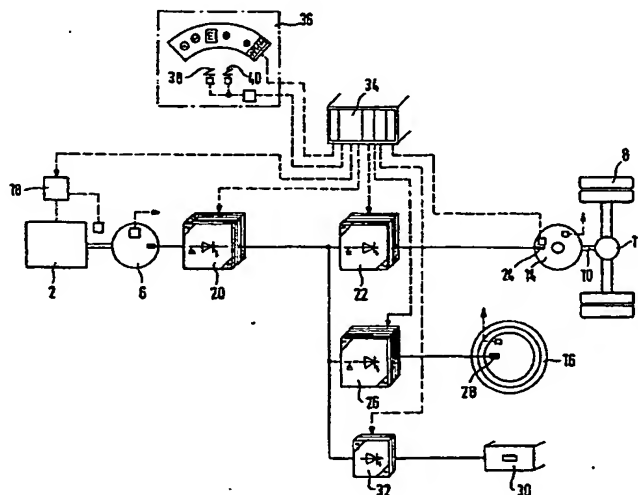
(74) Vertreter: **Klunker . Schmitt-Nilson . Hirsch**  
**Winzererstrasse 106**  
**W-8000 München 40(DE)**

(54) **Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor, Stromgenerator, Schwungradspeicher und Antriebselektromotor.**

- (57) Kraftfahrzeug, das
- einen Verbrennungsmotor (2),
  - einen von dem Verbrennungsmotor (2) antreibbaren Generator (6) zur Stromerzeugung,
  - einen elektrisch ladbaren und entladbaren Schwungrad-Speicher (16),
  - und mindestens einen Elektromotor (14) für den Fahrzeugantrieb aufweist,

- wobei der Generator (6), der Speicher (16) und der Elektromotor (14) elektrisch miteinander verbunden sind.

Es ist eine Steuerung vorgesehen, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers (16) und/ oder über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors (14) den Verbrennungsmotor oder die Leistungsabgabe des Generators steuert.



EP 0 437 266 A2

# KRAFTFAHRZEUG MIT VERBRENNUNGSMOTOR, STROMGENERATOR, SCHWUNGRADSPEICHER UND ANTRIEBSELEKTROMOTOR

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug, das

- einen Verbrennungsmotor,
- einen von dem Verbrennungsmotor antreibbaren Generator zur Stromerzeugung,
- einen elektrisch ladbaren und entladbaren Schwungrad-Speicher,
- und mindestens einen Elektromotor für den Fahrzeugantrieb aufweist,
- wobei der Generator, der Speicher und der Elektromotor elektrisch miteinander verbunden sind.

Kraftfahrzeuge dieser Art zeichnen sich dadurch aus, daß sie in der Regel ohne Schaltgetriebe gebaut werden können, weil der Generator und der Elektromotor im Zusammenwirken einen Drehzahl/Drehmoment-Wandler darstellen, und daß sie mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sein können, der für den zeitlich gemittelten Leistungsbedarf des Fahrzeugs ausreicht bzw. kleiner als für die (kurzzeitige) Maximalantriebsleistung erforderlich dimensioniert ist, weil Antriebsleistungsbedarf, der über einen mittleren Leistungsbereich hinausgeht, aus dem Speicher gedeckt werden kann. Kleinere Verbrennungsmotoren, die in einem relativ engen Leistungsbereich laufen, sind insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Kraftstoffverbrauchs wirtschaftlicher als größere Verbrennungsmotoren.

Bei Kraftfahrzeugen der eingangs genannten Art stellt sich das Problem einer möglichst günstigen Steuerung der enthaltenen Aggregate, nämlich Verbrennungsmotor, Generator, Speicher und Elektromotor, insbesondere im Verhältnis zueinander bei unterschiedlichen Antriebsleistungsanforderungen. Die erforderliche Steuerung des Elektromotors ist dadurch grundsätzlich festgelegt, daß sie den Elektromotor auf die jeweils momentan gewünschte Leistung, beispielsweise für Fahrt des Kraftfahrzeugs mit höherer oder niedrigerer Geschwindigkeit oder für Beschleunigung des Kraftfahrzeugs, steuern muß. Für Steuerungseinflußmaßnahmen offen sind jedoch die restlichen Aggregate, nämlich Verbrennungsmotor, Generator und Speicher, angesichts der realen Verhältnisse, daß die von dem Elektromotor zu liefernde Antriebsleistung nicht über die Zeit konstant ist.

Wenn das zeitliche Mittel der von dem Elektromotor zu liefernden Antriebsleistung feststünde und der Verbrennungsmotor so ausgelegt oder ständig betrieben würde, daß er genau diese mittlere Antriebsleistung sowie zusätzlich die Umwandlungsverlust erbringt, wäre der Funktionsablauf einfach: Bei Leistungsabgabe des Elektromotors unterhalb der genannten mittleren Leistung geht der Lei-

stungsüberschuß in den Speicher, und bei Leistungsabgabe des Elektromotors oberhalb der genannten mittleren Leistung wird die Leistungsdifferenz aus dem Speicher entnommen. In der Realität ist jedoch die mittlere Antriebsleistung keine für alle Betriebseinsatzbedingungen des Kraftfahrzeugs exakt bekannte, konstante Größe, sondern hängt insbesondere von dem jeweiligen Gewicht des Kraftfahrzeugs (kleinere oder größere Nutzlast vorhanden), den Fahrbedingungen (Schnellfahrt, Langsamfahrt, Stop-and-Go-Verkehr) etc. ab. Deshalb ist es sinnvoll, Steuerungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von den aktuellen Betriebsbedingungen zu haben.

Nach einem ersten Aspekt der Erfindung weist das Kraftfahrzeug eine Steuerung auf, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers und/oder aufgrund einer Information über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors steuert, ob der Verbrennungsmotor mit im wesentlichen einer ersten Drehzahl oder mit im wesentlichen einer zweiten Drehzahl läuft, wobei die erste Drehzahl eine nach Optimierungsgesichtspunkten gewählte Leistungsdrehzahl ist und die zweite Drehzahl eine Leerlaufdrehzahl der Verbrennungsmotor-Generator-Gruppe ist. Die Auslegung, insbesondere hinsichtlich der Leistung/Drehzahl-Kennlinie des Generators, kann so sein, daß der Generator bei der Leerlaufdrehzahl keine oder nur sehr geringe elektrische Leistung abgibt.

Dies ist - zum Zweck des erleichterten Verständnisses bewußt vereinfachend ausgedrückt - eine Ein-Aus-Steuerung. Wenn die Leistungsabgabe des Elektromotors, zumindest für längere Zeit, die Erzeugung elektrischer Leistung durch die Verbrennungsmotor-Generator-Gruppe unterschreitet, wird der Verbrennungsmotor, der die eigentliche Leistungsquelle darstellt, quasi auf "Aus" gestellt. Die kurzzeitigeren Schwankungen der Abgabeleistung des Elektromotors spiegeln sich in Änderungen des Ladezustands, d.h. Drehzahländerung, des Speichers wider. Eine Steuerung aufgrund von Information über die Ladesituation des Speichers ist indirekt ebenfalls eine Steuerung in Abhängigkeit von der Leistungsabgabesituation des Elektromotors, weil die Ladesituation des Speichers widerspiegelt, ob die Leistungsabgabe des Elektromotors höher oder niedriger als die vom Generator gelieferte elektrische Leistung ist.

Es wird darauf hingewiesen, daß die Ausdrucksweise "und/ oder" nicht bedeutet, daß der Steuerung zwingend Informationen sowohl über die Ladesituation des Speichers als auch über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors zugeführt

werden müssen. Es sind drei Ausbildungen möglich: Steuerung nur aufgrund von Information über die Ladesituation des Speichers, Steuerung nur aufgrund von Information über die Leistungsabgabesituation des Speichers und Steuerung aufgrund des Vorliegens von diesen beiden Informationen.

Besonders bevorzugt ist eine Steuerung aufgrund von Information über die Ladesituation des Speichers, weil diese die Leistungsabgabesituation des Elektromotors zeitlich integriert widerspiegelt, ggf. überlagert durch ergänzende Information über die momentane Leistungsabgabesituation des Elektromotors (z.B. Speicher zwar ziemlich voll geladen, aber momentan sehr hohe Leistungsabgabe des Elektromotors, was sowieso zu einem Entladen des Speichers führt). Außerdem sind verfeinerte Ausbildungen der Steuerung möglich, insbesondere Steuerung aufgrund zeitlicher Änderungen in der Ladesituation des Speichers und/oder der Leistungsabgabesituation des Elektromotors.

Vorzugsweise ist die Steuerung so ausgelegt, daß der Verbrennungsmotor in die Leerlaufdrehzahl umgesteuert wird, wenn die Drehzahl des Speichers eine erste Schwellendrehzahl übersteigt, und in die Leistungsdrehzahl umgesteuert wird, wenn die Drehzahl des Speichers eine zweite Schwellendrehzahl, die niedriger als die erste Schwellendrehzahl ist, unterschreitet. Auf diese Weise wird ein übermäßig häufiges Umschalten zwischen "Ein" und "Aus" vermieden. Die erste Schwellendrehzahl hat vorzugsweise einen Wert zwischen 70% und 80% der Maximaldrehzahl des Speichers, und die zweite Schwellendrehzahl hat vorzugsweise einen Wert zwischen 40% und 60% der Maximaldrehzahl des Speichers. Durch die beschriebene Auslegung der Steuerung ist sichergestellt, daß die Drehzahl des Speichers praktisch nie oder nur sehr kurzfristig unter die zweite Schwellendrehzahl absinkt; die Differenz zwischen der ersten Schwellendrehzahl und der Maximaldrehzahl des Speichers stellt sicher, daß der Speicher nahezu immer für zusätzliche Energiespeicherung zur Verfügung steht, insbesondere beim Bremsen des Kraftfahrzeugs mit Energierückgewinnung im Elektromotor, wie weiter unten noch genauer ausgeführt werden wird.

Nach einem zweiten Aspekt der Erfindung ist eine Steuerung vorgesehen, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers und/oder aufgrund einer Information über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors den Verbrennungsmotor auf höhere oder niedrigere Abgabeleistung steuert. Dies stellt eine gewisse Anpassung der Abgabeleistung des Verbrennungsmotors an den Leistungsbedarf des Kraftfahrzeugs dar, wobei der Speicher eine "zusätzliche Leistungsschwankungsreserve" darstellt. Die Steuerung kann im Sinne einer kontinuierlichen Anpassung der Abgabeleistung oder im Sinne einer diskontinuierli-

chen Anpassung mit mehreren Abgabeleistungspunkten ausgelegt sein. Hinsichtlich des Begriffs "und/oder" gilt das weiter oben zum ersten Aspekt der Erfindung Gesagte.

Im Rahmen der Erfindung wird an sich angestrebt, daß der Verbrennungsmotor einen möglichst großen Teil seiner Betriebszeit an oder nahe bei seinem verbrauchsoptimalen Punkt läuft. Es ist deshalb bevorzugt, die zuletzt beschriebene Steuerung so auszulegen, daß - ggf. mit Ausnahme seltener Betriebssituationen - die Abgabeleistung des Verbrennungsmotors innerhalb der Grenzen bleibt, die durch Verbrennungsmotor-Abgabeleistung im verbrauchsoptimalen Punkt  $\pm x\%$  gegeben ist, wobei  $x\%$  ein vorbestimmter Wert von höchstens 10% ist. Auf diese Weise bleibt der Verbrennungsmotor (nahezu) immer in der Nähe seines verbrauchsoptimalen Punktes, so daß sich ein Kraftstoffverbrauch des Verbrennungsmotors nur geringfügig oberhalb des Verbrauchsoptimums ergibt. Man kann allerdings vorsehen, daß die Steuerung in seltenen, extremen Betriebssituationen den Verbrennungsmotor auf noch niedrigere Abgabeleistung oder noch höhere Abgabeleistung bringt, beispielsweise wenn der Speicher trotz auf  $-x\%$  gedrosselter Abgabeleistung längere Zeit nahe seiner vollgeladenen Ladesituation ist oder wenn der Speicher trotz auf  $+x\%$  gesteigerter Abgabeleistung des Verbrennungsmotors längere Zeit in der Gegend seiner minimalen Ladesituation ist.

Nach einem dritten Aspekt der Erfindung ist dem Generator eine elektronische Steuerung zugeordnet, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers und/oder aufgrund einer Information über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors die Größe der von dem Generator abgegebenen elektrischen Leistung steuert. Für den Begriff "und/oder" gilt das vorstehend zu dem ersten und dem zweiten Aspekt der Erfindung Gesagte ebenfalls.

Die Steuerung gemäß dem dritten Aspekt der Erfindung ist - zum Zweck der erleichterten Verständnisses bewußt vereinfachend ausgedrückt - eine laufende Anpassung der vom Generator erzeugten bzw. abgezogenen elektrischen Leistung an die Leistungsabgabesituation des Elektromotors, wobei der Speicher eine zusätzliche "Leistungsschwankungsreserve" darstellt.

Die Steuerung der Größe der von dem Generator abgegebenen elektrischen Leistung kann insbesondere durch Ausbildung eines im Generator nachgeschalteten Gleichrichters als gesteuerter Gleichrichter verwirklicht sein, der die vom Generator erzeugten Wechselspannungswellen anschneldet, d.h. nur Teilwellen gleichrichtet. Bevorzugt ist dabei jedoch eine elektronische Steuerung mit umfänglicherer Funktion, die z.B. nach dem Taktungsprinzip oder dem Phasenanschnittprinzip wahlweise

größere oder kleinere elektrische Leistung von dem Generator abzieht. Geeignete elektronische Steuerungen hierfür sind an sich bekannt, so daß sich die Beschreibung weiterer Einzelheiten in diesem Zusammenhang erübrigt. Durch die Steuerung des Generators ändert sich die Leistung/Drehzahl-Kennlinie des Generators im Vergleich zur Situation ohne diese Steuerung. Es ist normalerweise günstig, die Abgabeleistung des Verbrennungsmotors mindestens im wesentlichen der jeweils von dem Generator abgegebenen elektrischen Leistung anzupassen. Einrichtungen zur Anpassung der Abgabeleistung eines Verbrennungsmotors an Leistungsanforderungen, beispielsweise ohne wesentliche Drehzahländerung, sind an sich bekannt und brauchen deshalb hier nicht genauer beschrieben zu werden.

Nach einer bevorzugten Ausgestaltung des zweiten und dritten Aspekts der Erfindung ist dem Verbrennungsmotor eine, vorzugsweise elektronische, Steuerung zugeordnet, die für die jeweils erforderliche Leistung des Verbrennungsmotors eine Drehzahl/Drehmoment-Kombination des Verbrennungsmotors wählt, die unter dem Gesichtspunkt des Kraftstoffverbrauchs und/oder dem Gesichtspunkt der Schadstoffemission des Verbrennungsmotors möglichst günstig ist. Die Ausdrucksweise "und/oder" soll nicht bedeuten, daß zwingend sowohl der Gesichtspunkt möglichst günstigen Kraftstoffverbrauchs als auch der Gesichtspunkt möglichst geringer Schadstoffemission herangezogen wird. Es ist vielmehr möglich, nur den einen dieser beiden Gesichtspunkte, nur den anderen dieser beiden Gesichtspunkte oder beide Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Es ist ferner möglich, auch noch den einen oder anderen, weiteren Gesichtspunkt zu berücksichtigen, beispielsweise Betriebszustand des Verbrennungsmotors, bei dem der Ruß in einem Abgas-Rußfilter besonders effektiv abgebrannt wird. Diese Steuerung kann auch mit der weiter vorn beschriebenen Steuerung des Generators zusammengefaßt sein.

In der Praxis kann diese Steuerung so aussehen, daß das Verbrauchskennfeld des Verbrennungsmotors in einem Speicher gespeichert ist und daß die Steuerung bei Abforderung einer bestimmten Leistung des Verbrennungsmotors aus dem Kennfeld eine Drehzahl/Drehmoment-Kombination auswählt, die für diese Abgabeleistung einen möglichst geringen Kraftstoffverbrauch ergibt. Die Ausbildung kann ferner so sein, daß die Steuerung auch die Kennlinie des Generators berücksichtigt, weil mit sich ändernder Drehzahl der Verbrennungsmotor-Generator-Gruppe sich auch die dem Generator maximal entnehmbare elektrische Leistung ändert.

Bei dem erfindungsgemäßen Kraftfahrzeug handelt es sich vorzugsweise um einen Omnibus

zur Personenbeförderung, in erster Linie um einen zur städtischen Personenbeförderung eingesetzten Omnibus. Aber auch Lastkraftwagen, insbesondere eingesetzt im innerstädtischen Guttransport, können erfindungsmäßig ausgebildet sein. Als Verbrennungsmotor ist vorzugsweise ein Dieselmotor vorgesehen; aber auch ein Ottomotor oder andere Verbrennungsmotoren sind möglich. Bei dem Generator und/oder dem Speicher und/oder dem Elektromotor handelt es sich vorzugsweise um Aggregate, die mit hochkoerzitäven Dauermagneten ausgestattet und kommutatorlos elektronisch gesteuert sind. Es ist möglich, das Kraftfahrzeug mit mehr als einem Antriebs-Elektromotor auszustatten, beispielsweise mehreren Elektromotoren für mehrere Achsen oder mehreren Elektromotoren, von denen jeder nur auf ein Rad arbeitet.

Die vorstehend beschriebenen Lösungen können auch zu zweit oder zu dritt miteinander kombiniert sein. Für die Ladesituation des Speichers ist dessen Drehzahl die repräsentativste Größe.

Es ist möglich, bei jeder der beschriebenen Steuerungen die Auslegung so zu machen, daß bei überschreiten eines Schwellwerts der (abgeforderten) Leistungsabgabe des Elektromotors grundsätzlich den Generator und/oder den Verbrennungsmotor auf volle bzw. höhere Abgabeleistung zu steuern, ohne abzuwarten, bis sich die hohe Leistungsabgabe des Elektromotors in einem wesentlichen Absinken der Ladesituation des Speichers äußert.

Durch die elektrische Verbindung des Generators, des Speichers und des Elektromotors ist die grundlegende Systemfunktion derart, daß elektrischer Leistungsüberschuß im System für ein Laden des Speichers genutzt wird und daß elektrischer Leistungsmangel in dem System zu einem Entladen des Speichers führt.

Die Erfindung und Ausgestaltungen der Erfindung werden nachfolgend anhand eines bevorzugten Ausführungsbeispiels noch näher erläutert. Die einzige Zeichnungsfigur zeigt, hauptsächlich in Form eines Blockdiagramms, die "elektrische Seite" des Kraftfahrzeugs, wobei die mehr mechanischen Komponenten zusätzlich schematisiert angedeutet sind.

In dem Fahrzeug sind ein Dieselmotor 2, ein direkt mit dem Dieselmotor 2 gekoppelter Stromgenerator 6, ein auf die Räder 8 einer Achse über eine Welle 10 und ein Differentialgetriebe 12 arbeitender Antriebs-Elektromotor 14, und ein Schwungrad-Speicher 16 eingebaut.

Dem Verbrennungsmotor 2 ist eine Regeleinheit 18 bzw. Steuereinheit zum Steuern von Drehzahl und/oder Drehmoment des Verbrennungsmotors 2 zugeordnet. Dem Generator 6 ist eine elektronische Entnahmestrom-Steuereinheit 20 zugeordnet. Dem Elektromotor 14 ist eine elektronische

Steuereinheit 22 zugeordnet, welche die Spulen 24 des Elektromotors 14 zeitrichtig und vorzeichenrichtig mit elektrischem Strom beaufschlagt. Dem Speicher 16 ist eine elektronische Steuereinheit 26 zugeordnet, welche beim Laden des Speichers 16 dessen Spulen 28 zeitrichtig und vorzeichenrichtig elektrischen Strom zuführt und welche bei Entladen des Speichers 16 den Strom von diesem zeitrichtig und vorzeichenrichtig entnimmt und gleichrichtet. Außerdem sind ein oder mehrere Bremswiderstände 30 vorgesehen, der bzw. denen eine elektronische Steuereinheit 32 zugeordnet ist. Die Steuereinheit 20 ist ausgangsseitig und die Steuereinheiten 22, 26, 32 sind eingangsseitig an einen Gleichspannungszwischenkreis 34 angeschlossen. Die Steuereinheiten 20, 22, 26, im Fall mehrerer Bremswiderstände 30 auch die Steuereinheit 32, sind als multiple Steuereinheiten ausgebildet, bei denen die Gesamtfunktion jeweils auf mehrere parallel arbeitende Untersteuereinheiten aufgeteilt ist, von denen beispielsweise im Fall der Steuereinheiten 22 und 26 jede Untersteuereinheit nur einen Teil der Spulen 24 bzw. 28 steuert. Der Elektromotor 14 und der Speicher 16 ist jeweils mit mindestens einem nicht eingezeichneten Drehstellungssensor ausgestattet, der die Information für das zeitrichtige und vorzeichenrichtige Zuführen von Strompulsen liefert.

Ferner sind eine ebenfalls multiple Prozessor-Steuereinheit 34 und eine Bedieneinheit 36 eingezeichnet. Bei der die Bedieneinheit sind insbesondere ein Fahrpedal 38 und ein Bremspedal 40 angedeutet. Die Bedieneinheit 36 ist mit der Prozessor-Steuereinheit 34 verbunden. Die Prozessor-Steuereinheit 34 ist mit den Steuereinheiten 18, 20, 22, 26, 32 verbunden. Der Generator 6, der Elektromotor 14 und der Speicher 16 sind mit der Prozessor-Steuereinheit 34 und mit den zugeordneten Steuereinheiten 20, 22, 26 verbunden, wie mit kurzen Pfeilen angedeutet.

Wenn beispielsweise das Fahrpedal 38 stärker niedergedrückt wird, gibt die Prozessor-Steuereinheit 34 der Steuereinheit 22 den Befehl "mehr Leistung an den Elektromotor 14". Eine Information über die somit erhöhte Leistungsabgabesituation des Elektromotors 14 wird an die Steuereinheit 20 gegeben, die infolgedessen mehr elektrische Leistung von dem Generator 6 in den Gleichspannungszwischenkreis 34 abführt, wo sie für den erhöhten Leistungsbedarf des Elektromotors 14 zur Verfügung steht. Falls dann noch im Gleichspannungskreis ein Mangel elektrischer Leistung besteht, wird mittels der Steuereinheit 26 elektrische Leistung aus dem Speicher 16 abgezogen, dessen Drehzahl daraufhin sinkt. Falls im Gleichspannungszwischenkreis 34 ein Überschuß elektrischer Leistung besteht, wird dieser über die Steuereinheit 26 an den Speicher 16 gegeben, dessen Drehzahl

sich darauf erhöht. Durch die Steuereinheit 18 wird die als mechanische Leistung abgegebene Leistung des Verbrennungsmotors 2 der durch die Steuereinheit 20 vorgegebenen Leistungssituation angepaßt.

Nach einer Variante ist die Steuereinheit 20 keine Steuereinheit, welche die Stromentnahme von dem Generator 6 steuert, sondern ein ungesteuerter Gleichrichter. In diesem Fall übernimmt allein die Steuereinheit 18 die Anpassung der Leistung des Verbrennungsmotors 2.

Beispielsweise in der Prozessor-Steuereinheit 34 ist das Drehmoment/Drehzahl-Verbrauchsfeld des Verbrennungsmotors 2 elektronisch gespeichert. Bei einer Anpassung der Abgabelastung des Verbrennungsmotors 2 wird aufgrund dieses Kennfelds eine Drehzahl/Drehmoment-Kombination mit optimal geringem Kraftstoffverbrauch des Verbrennungsmotors 2, ggf. unter Berücksichtigung möglichst geringer Schadstoffemission des Verbrennungsmotors 2, ausgewählt.

Nach einer weiteren Variante ist die Steuereinheit 20 ein Gleichrichter und ist die Steuereinheit 18 so ausgebildet, daß sie den Verbrennungsmotor 2 entweder auf eine Leistungsdrehzahl mit niedrigem Verbrauch oder auf eine Leerlaufdrehzahl der Verbrennungsmotor-Generator-Gruppe 2, 6 steuert. Wenn die Prozessor-Steuereinheit 34 aufgrund der Informationen über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors 14 und/oder die Ladesituation des Speichers 16 feststellt, daß - beispielsweise weil der Speicher 16 75% seiner Maximaldrehzahl erreicht hat - Leistungsüberangebot besteht, wird über die Steuereinheit 18 der Verbrennungsmotor 2 auf "Leerlauf" umgesteuert. Wenn umgekehrt die Prozessor-Steuereinheit 34 feststellt, daß - beispielsweise weil die Drehzahl des Speichers 16 auf 50% seiner Maximaldrehzahl abgesunken ist - Leistungsmangel besteht, wird der Verbrennungsmotor 2 wieder auf seine Leistungsdrehzahl umgesteuert.

Mittels der Prozessor-Steuereinheit 34 in Zusammenarbeit mit den Steuereinheiten 26, 32 wird auch gesteuert, daß beim Verzögern des Kraftfahrzeugs (Bremspedal 40 mehr oder weniger stark niedergetreten) elektrische Leistung aus dem Elektromotor 24 in den Gleichspannungszwischenkreis 34 und von dort in den Speicher 16, ggf. zusätzlich oder bei vollständig geladenem Speicher 16 ausschließlich in die Bremswiderstände 30 fließt.

Die Steuereinheiten 20, 22 und 26 sind vorzugsweise Steuereinheiten, deren Untersteuereinheiten jeweils als Vierquadrantensteller ausgebildet sind. Derartige Vierquadrantensteller und Steuereinheiten sind bekannt, so daß weitere Einzelheiten hier nicht beschrieben werden müssen. Das gleiche gilt für die Aggregate Generator 6, Elektro-

motor 14, Speicher 16 sowie für die Steuereinheit 32. Die Ausbildung der Bedieneinheit 36 und der Prozessor-Steuereinheit 34 ist dem Fachmann aufgrund seines Fachwissens möglich, nachdem er von der vorstehend beschriebenen Erfindung Kenntnis genommen hat.

Die Steuereinheit 20 und der Generator 6 können so ausgebildet sein, daß der Generator 6 als Anlasser für den Verbrennungsmotor 2 betrieben werden kann. Der Rotor des Generators kann unmittelbar auf der (verlängerten) Kurbelwelle des Verbrennungsmotors vorgesehen sein.

### Patentansprüche

#### 1. Kraftfahrzeug, das

- einen Verbrennungsmotor (2),
- einen von dem Verbrennungsmotor (2) antreibbaren Generator (6) zur Stromerzeugung,
- einen elektrisch ladbaren und entladbaren Schwungrad-Speicher (16),
- und mindestens einen Elektromotor (14) für den Fahrzeugantrieb aufweist,
- wobei der Generator (6), der Speicher (16) und der Elektromotor (14) elektrisch miteinander verbunden sind,

dadurch gekennzeichnet,

daß eine Steuerung vorgesehen ist, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers (16) und/oder aufgrund einer Information über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors (14) steuert, ob der Verbrennungsmotor (2) mit im wesentlichen einer ersten Drehzahl oder mit im wesentlichen einer zweiten Drehzahl läuft, wobei die erste Drehzahl eine nach Optimierungsgesichtspunkten gewählte Leistungsdrehzahl ist und die zweite Drehzahl eine Leerlaufdrehzahl der Verbrennungsmotor-Generator-Gruppe (2, 6) ist.

#### 2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Steuerung so ausgelegt ist, daß der Verbrennungsmotor (2) in die Leerlaufdrehzahl umgesteuert wird, wenn die Drehzahl des Speichers (16) eine erste Drehzahl übersteigt, und in die Leistungsdrehzahl umgesteuert wird, wenn die Drehzahl des Speichers (16) eine zweite Drehzahl, die niedriger als seine erste Drehzahl ist, unterschreitet.

#### 3. Kraftfahrzeug, das

- einen Verbrennungsmotor (2),
- einen von dem Verbrennungsmotor (2) antreibbaren Generator (6) zur Stromerzeugung,

- einen elektrisch ladbaren und entladbaren Schwungradspeicher (16),
- und mindestens einen Elektromotor (14) für den Fahrzeugantrieb aufweist,
- wobei der Generator (6), der Speicher (16) und der Elektromotor (14) elektrisch miteinander verbunden sind,

dadurch gekennzeichnet,

daß eine Steuerung (18) vorgesehen ist, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers (16) und/oder aufgrund einer Information über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors (14) den Verbrennungsmotor (2) auf höhere oder niedrigere Abgabeleistung steuert.

#### 4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 3,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Steuerung (18) so ausgelegt ist, daß - ggf. mit Ausnahme seltener Betriebssituationen - die Abgabeleistung des Verbrennungsmotors (2) innerhalb der Grenzen bleibt, die durch Verbrennungsmotor-Abgabeleistung im verbrauchsoptimalen Punkt  $\pm x\%$  gegeben ist, wobei  $x\%$  ein vorbestimmter Wert von höchstens 10% ist.

#### 5. Kraftfahrzeug, das

- einen Verbrennungsmotor (2),
- einen von dem Verbrennungsmotor (2) antreibbaren Generator (6) zur Stromerzeugung,
- einen elektrisch ladbaren und entladbaren Schwungrad-Speicher (16),
- und mindestens einen Elektromotor (14) für den Fahrzeugantrieb aufweist,
- wobei der Generator (6), der Speicher (16) und der Elektromotor (14) elektrisch miteinander verbunden sind,

dadurch gekennzeichnet,

daß dem Generator (6) eine elektronische Steuerung (20) zugeordnet ist, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers (16) und/oder aufgrund einer Information über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors (14) die Größe der von dem Generator (6) abgegebenen elektrischen Leistung steuert.

#### 6. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 3 bis 5,

dadurch gekennzeichnet,

daß dem Verbrennungsmotor (2) eine Steuerung (18) zugeordnet ist, die für die jeweilige Leistung des Verbrennungsmotors (2) eine Drehzahl/ Drehmoment-Kombination des Verbrennungsmotors (2) wählt, die unter dem Gesichtspunkt des Kraftstoffverbrauchs und/oder

dem Gesichtspunkt der Schadstoffemission des Verbrennungsmotors (2) möglichst günstig ist.

7. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß mindestens ein Bremswiderstand (30) vorgesehen ist, in dem beim Verzögern des Kraftfahrzeugs elektrische Leistung, die in dem jetzt als Generator arbeitenden Elektromotor (14) erzeugt wird und nicht für den Speicher (16) nutzbar ist, in Wärme umgewandelt wird.

5

10

15

20

25

30

35

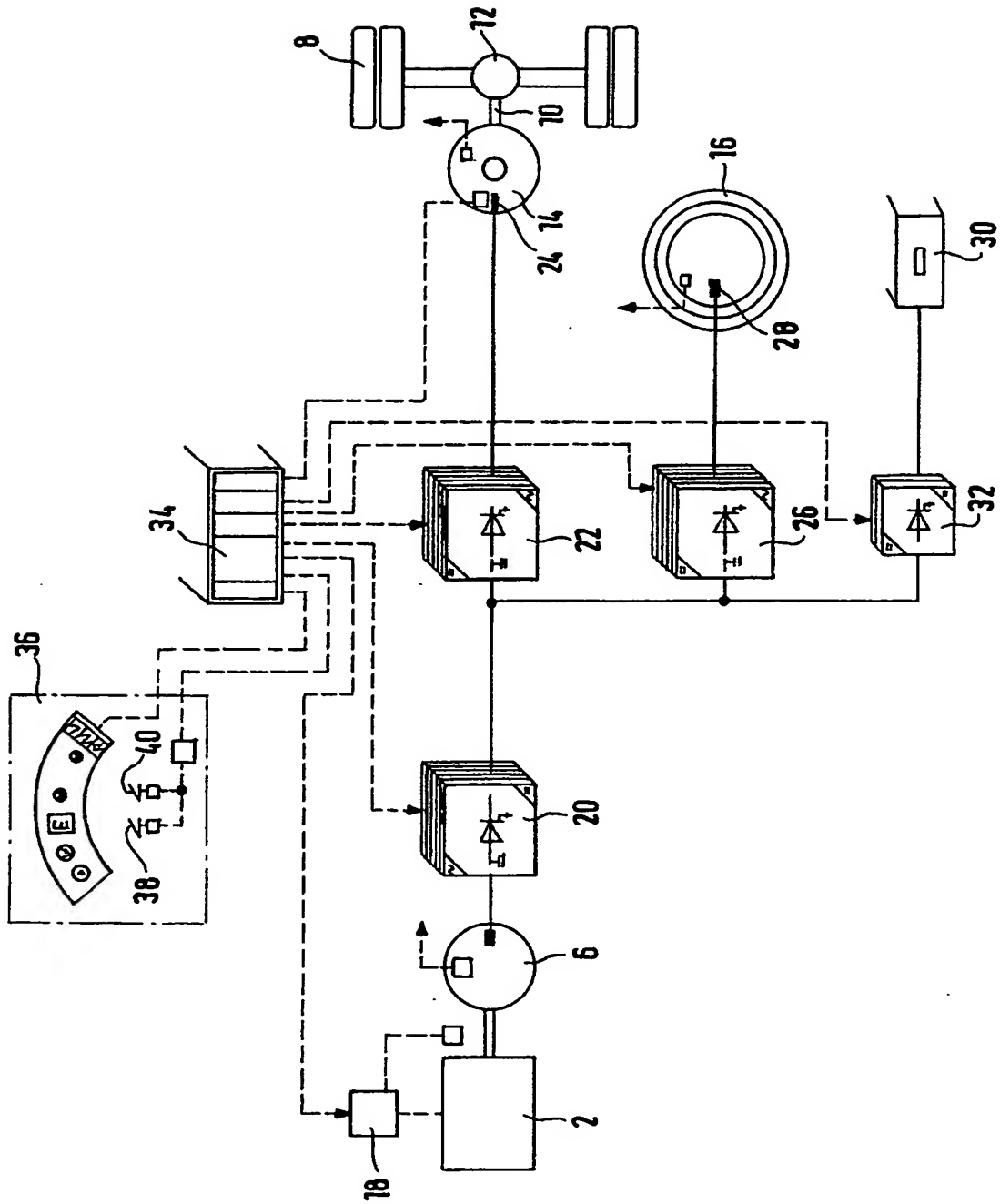
40

45

50

55

7





(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets

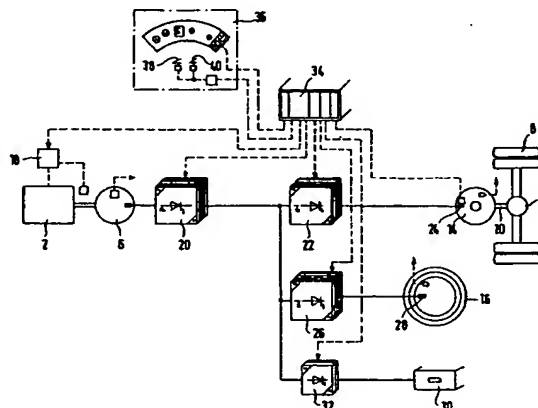
(11) Veröffentlichungsnummer: **0 437 266 A3**

(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**(21) Anmeldenummer: **91100275.6**(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: **B60L 11/16**(22) Anmeldetag: **10.01.91**(30) Priorität: **11.01.90 DE 4000678**(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
**17.07.91 Patentblatt 91/29**(94) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH DE DK ES FR GB IT LI NL SE**(98) Veröffentlichungstag des später veröffentlichten  
Recherchenberichts: **27.05.92 Patentblatt 92/22**(71) Anmelder: **MAGNET-MOTOR GESELLSCHAFT  
FÜR MAGNETMOTORISCHE TECHNIK MBH  
Petersbrunner Strasse 2  
W-8130 Starnberg(DE)**(72) Erfinder: **Heidelberg, Götz, Dipl.-Phys.  
Am Hügel 16  
W-8136 Starnberg-Percha(DE)  
Erfinder: Gründl, Andreas, Dr.  
Haseneystrasse 20  
W-8000 München 70(DE)  
Erfinder: Ehrhart, Peter, Dr.  
Saalburgstrasse 24 a  
W-8000 München 70(DE)  
Erfinder: Reiner, Gerhard, Dr.  
Am Weldach 3  
W-8121 Pähl(DE)**(74) Vertreter: **Klunker . Schmitt-Nilson . Hirsch  
Winzererstrasse 106  
W-8000 München 40(DE)**(54) **Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor, Stromgenerator, Schwungradspeicher und Antriebselektromotor.**

- (57) Kraftfahrzeug, das
- einen Verbrennungsmotor (2),
  - einen von dem Verbrennungsmotor (2) antreibbaren Generator (6) zur Stromerzeugung,
  - einen elektrisch ladbaren und entladbaren Schwungrad-Speicher (16),
  - und mindestens einen Elektromotor (14) für den Fahrzeugantrieb aufweist,
  - wobei der Generator (6), der Speicher (16) und der Elektromotor (14) elektrisch miteinander verbunden sind.

Es ist eine Steuerung vorgesehen, die aufgrund einer Information über die Ladesituation des Speichers (16) und/ oder über die Leistungsabgabesituation des Elektromotors (14) den Verbrennungsmotor oder die Leistungsabgabe des Generators steuert.


**EP 0 437 266 A3**



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 91 10 0275

| EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE  |   |   |   |
|---|---|---|---|
| Kategorie   | Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile   | Betrifft Anspruch   | KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. CL5) |
| X   | WO-A-8 200 117 (EKLAMA GMBH)<br>* Seite 2, Zeile 1; Seite 3, Zeilen 21-27; Seite 4, Zeilen 1-4; Seite 4, Zeile 13 - Seite 5, Zeile 5; Seite 6, Zeilen 7-16 *  | 1,3   | B 60 L 11/16                            |
| Y   | ---   | 5   |   |
| Y   | US-A-4 065 702 (D. LOCKER et al.)<br>* Spalte 4, Zeile 14 - Spalte 5, Zeile 31 *  | 5   |   |
| X   | ---   |   |   |
| X   | US-A-4 495 451 (M.K. BARNARD)<br>* Spalte 8, Zeilen 31-38; Abbildung 1 *  | 1,3   |   |
| Y   | * Spalte 11, Zeilen 30-38 *   | 5   |   |
| A   | ---   |   |   |
| A   | ATZ AUTOMOBILTECHNISCHE ZEITSCHRIFT, Bd. 81, Nr. 6, 1979, DE: Seiten 283-289; C. BADER: "Elektrische und hybride Antriebe für Nutzfahrzeuge"<br>* Seite 287, linke Spalte, Absatz 4; Seite 288, linke Spalte, Absatz 3; Seite 289, linke Spalte, Absatz 2 * | 4,6,7   |   |
|   | -----   |   |   |
| Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt   |   |   | RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. CL5)    |
|   |   |   | B 60 L                                  |
| Recherchenort<br>DEN HAAG   |   | Abschlußdatum der Recherche<br>11-03-1992   | Prüfer<br>BEYER F.                      |
| KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE<br>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet<br>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie<br>A : technologischer Hintergrund<br>O : nichtschriftliche Offenbarung<br>P : Zwischenliteratur |   | T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze<br>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist<br>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument<br>L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument<br>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument |   |